Deutscher Bundestag **Drucksache 15/3478**

15. Wahlperiode 29. 06. 2004

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Dirk Fischer (Hamburg), Eduard Oswald, Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach), Georg Brunnhuber, Renate Blank, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Hubert Deittert, Enak Ferlemann, Ralf Göbel, Peter Götz, Markus Grübel, Bernd Heynemann, Klaus Hofbauer, Bernhard Kaster, Volker Kauder, Norbert Königshofen, Werner Kuhn (Zingst), Ursula Lietz, Eduard Lintner, Klaus Minkel, Henry Nitzsche, Günter Nooke, Anita Schäfer (Saalstadt), Wilhelm Josef Sebastian, Marion Seib, Gero Storjohann, Thomas Strobl (Heilbronn), Lena Strothmann, Volkmar Uwe Vogel, Gerhard Wächter und der Fraktion der CDU/CSU

zu der dritten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung – Drucksachen 15/1657, 15/1803, 15/3412 –

Entwurf eines Fünften Gesetzes zur Änderung des Fernstraßenausbaugesetzes

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Die Gesetzentwürfe der Bundesregierung zum Ausbau der Bundesfernstraßen und Bundesschienenwege entsprechen nicht dem realen Bedarf. Sie sind teilweise auf Grundlage nicht zukunftsgerechter Annahmen und Vorgaben im Bundesverkehrswegeplan entwickelt worden. Mit ca. 500 Änderungsanträgen zu den Gesetzentwürfen hat die CDU/CSU-Bundestagsfraktion im Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen sachgerechte Anpassungen erreichen wollen. Deren prinzipielle Ablehnung dokumentiert die im Deutschen Bundestag grundsätzlich bestehenden unterschiedlichen Vorstellungen über den künftigen Ausbau der Verkehrsinfrastruktur.

Die Bedeutung von Mobilität für unsere Gesellschaft hat in den letzten Jahren weiter zugenommen. Mobilität ist unabdingbar für den einzelnen und die Gesellschaft in ihrer Gesamtheit. Arbeits- und Ausbildungsplätze müssen erreichbar bleiben, Freizeitgestaltung, Tourismus und Konsum sind eng mit der Nutzung von Verkehrsinfrastruktur verbunden. Um die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes Deutschland zu sichern, muss auch für die Zukunft Mobilität auf allen Verkehrsträgern gewährleistet sein. Die deutsche Wirtschaft in ihrer Rolle als Exportwirtschaft ist unmittelbar abhängig von den strukturellen Entscheidungen über die Verkehrsinfrastruktur. Sie sichert die Anbindung an die nationalen und internationalen Märkte. Engpässe in der Verkehrsinfrastruktur sind volkswirtschaftlich schädlich und verhindern ein stärkeres wirtschaftliches Wachstum.

Der Bundesverkehrswegeplan ist eine volkswirtschaftlich orientierte Bedarfsplanung für Investitionen des Bundes in die Bundesverkehrswege. Er muss streng aus seiner Aufgabenstellung heraus aufgestellt werden. Sachfremde, also nicht bedarfsorientierte Aspekte dürfen keinen entscheidenden Einfluss haben. Der von der Bundesregierung im Jahr 2003 beschlossene Bundesverkehrswegeplan wird diesem Anspruch nicht gerecht.

Die Verkehrsprognose, die den auf den Bundesverkehrswegeplan aufbauenden Gesetzentwürfen zugrunde liegt, geht von unrealistischen Vorgaben aus. Die unterstellte Verdopplung des Schienengüterverkehrsaufkommens bis 2015 ist viel zu optimistisch und die seit dem Verkehrsbericht 2000 zu verzeichnende Entwicklung macht deutlich, dass das Ziel einer so erheblichen Verkehrsverlagerung auf die Schiene nicht erreicht werden wird. Die Bahn selbst geht von einer maximal erreichbaren Steigerung des Schienengüterverkehrs von ca. 50 Prozent aus. Tatsächlich stagniert die Entwicklung der Anteile des Schienenverkehrs am Gesamtverkehrsmarkt seit vielen Jahren nahezu gleichbleibend auf niedrigem Niveau bzw. verzeichnet sogar abnehmende Tendenzen. Inzwischen wird auch von der Bundesregierung diese illusorische Zielstellung einer so hohen Verkehrsverlagerung hin zur Schiene nicht mehr offensiv vertreten.

Die im Bundesverkehrswegeplan 2003 prognostizierte Verkehrsleistung für die Schiene ist als wirklichkeitsfremdes Szenario keine geeignete Grundlage für die Erstellung der Bedarfspläne zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur für Straße und Schiene. Darüber hinaus wurden aus dieser Verkehrsprognose auch die falschen Schlussfolgerungen für die Bedarfsplanung gezogen. Die Straße muss auch in Zukunft die Hauptlast der zusätzlichen Verkehrsnachfrage tragen. Diesem Trend muss in der Bedarfsplanung Rechnung getragen werden. Die proklamierte investive Gleichbehandlung von Straße und Schiene ist somit eine fachlich nicht zu begründende Fehlsteuerung.

Die Bedeutung Deutschlands als Verkehrsdrehscheibe im geeinten Europa wurde bei Erstellung der Bedarfsplanung nicht hinreichend berücksichtigt. Deutschland wird bei Umsetzung des beschlossenen Bundesverkehrswegeplans künftig seiner Funktion als wichtigstes Transitland in Europa bei weiterhin steigendem Verkehrsaufkommen nur noch unzureichend gerecht werden können. Infolge der EU-Osterweiterung wird ein Anstieg des grenzüberschreitenden Straßengüterverkehrs von bis zu 200 Prozent prognostiziert, ebenso werden für den Personenverkehr deutliche Anstiege erwartet. Die Struktur der Verkehrsmärkte in Osteuropa wird sich an die der bisherigen EU-Länder anpassen. Eine deutliche Verlagerung des Verkehrs von der Schiene auf die Straße muss befürchtet werden. Deutschland steht in europäischer Verantwortung, zügig die Engpässe der Ost-West-Verbindungen in der Verkehrsinfrastruktur zu beseitigen. Hierbei bedarf es finanzieller Unterstützung durch die Europäische Union.

Die Finanzierung des Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland ist unzureichend. Die im Bundeshaushalt und in der mittelfristigen Finanzplanung dafür veranschlagten Ausgaben lassen nicht erkennen, dass die Bundesregierung die Absicht hat, den im Bundesverkehrswegeplan unterstellten Finanzrahmen einzuhalten. Die mit § 11 des Mautgesetzes beabsichtigte Stärkung der Finanzen für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur wird von der Bundesregierung grob missachtet. Stattdessen werden die Mauteinnahmen im Wesentlichen zur Kompensation von Absenkungen der Verkehrsinvestitionen im Bundeshaushalt genutzt.

Die Ausweisung von Planungsrechten für eine Vielzahl von Straßenverkehrsprojekten im Weiteren Bedarf im Bundesfernstraßenausbaugesetz bindet umfangreich Planungsmittel und -kapazitäten der Länder, ohne die für die Realisierung erforderlichen Mittel in der Finanzplanung des Bundes zu berücksichtigen. Vollkommen offen bleibt, mit welcher Priorität die Projekte nach abgeschlosse-

ner Planung bei der Entscheidung über die jährlich zu realisierenden Maßnahmen versehen sind.

Mit der Entwicklung ökologischer Vorbehaltskategorien in der Bundesverkehrswegeplanung für die Bundesautobahnen und Bundesfernstraßen hat die Bundesregierung ein entbehrliches Instrument geschaffen, mit dem die notwendige Entscheidung über die Bedarfsfeststellung lediglich hinausgeschoben wird. Die erforderlichen Klärungsprozesse über die ökologischen Belange müssen den ohnehin abzuarbeitenden Planungsschritten, insbesondere dem Raumordnungsverfahren und der Umweltverträglichkeitsprüfung, vorbehalten bleiben. Das jetzt entwickelte Verfahren verzögert und erschwert den Beginn der eigentlichen Projektentwicklung.

Die geplanten Investitionen im Bereich der Bundeswasserstraßen bleiben mit unter 5 Mrd. Euro im Zeitraum vom Jahr 2002 bis zum Jahr 2015 deutlich hinter dem eigentlichen Ausbaubedarf zurück. Zur Untermauerung der Bedarfsfeststellung und zur Erreichung einer höheren Planungssicherheit für einen längeren Zeitraum ist die Vorlage eines Gesetzes zum Aus- und Neubau von Bundeswasserstraßen erforderlich. Die gegenwärtige Verfahrensweise, bei der die Bundesregierung relativ unabhängig von den Vorstellungen des Deutschen Bundestages die Planungen betreibt, hat zu erheblichen Unsicherheiten über die Zukunft der Bundeswasserstraßen geführt.

Die Bedeutung der Bundeswasserstraßen muss wieder gestärkt werden. Hierzu soll unter Beteiligung des Deutschen Bundestages ein zukunftsorientiertes Gesamtkonzept für die Bundeswasserstraßen entwickelt werden, das durch Gesetzesstatus für das Handeln der Bundesregierung verbindlich wird.

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. einen neuen Bundesverkehrswegeplan zu erarbeiten, der den Herausforderungen der Zukunft gerecht wird und die Mobilität in Deutschland sichert. Dazu gehört neben der konsequenten Ausrichtung auf die volkswirtschaftliche Bedarfsfeststellung und der Ermittlung des entsprechenden Investitionsvolumens auch eine plausible Verteilung zukünftiger Mittel auf die Verkehrsträger Straße und Schiene. Auf Kategorien mit besonderem naturschutzfachlichem Planungsauftrag und die Feststellung eines hohen ökologischen Risikos ist auf Ebene der Bedarfsplanung zu verzichten;
2. sich auf europäischer Ebene für die Schaffung eines Sonderprogramms „Verkehrsprojekte Europäische Einheit“ einzusetzen. Die besonderen zusätzlichen Verkehrsbelastungen der bisherigen EU-Länder, die unmittelbar an die neuen EU-Länder grenzen, müssen gemeinschaftlich getragen werden;
3. bei der Entscheidung über die Aufnahme in den Fünfjahresplan gemäß § 5 Abs. 1 FStrAusbauG künftig Straßenbauprojekte des Weiteren Bedarfs mit Planungsrecht nach Erlangung der Baureife neben den Projekten des Vordringlichen Bedarfs auf Wunsch und in Abstimmung mit den Ländern zu berücksichtigen;
4. in ihrer Finanzplanung die bedarfsgerechte Bereitstellung von Mitteln zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur vorzusehen und dabei die gesetzeskonforme Umsetzung des § 11 des Autobahnmautgesetzes zu gewährleisten. Demnach sind die Mauteinnahmen abzüglich der Systemkosten zusätzlich dem Verkehrshaushalt zuzuführen und in vollem Umfang zweckgebunden für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, überwiegend für den Bundesfernstraßenbau, zu verwenden;
5. dem Verkehrs- und dem Haushaltsausschuss zu den jährlichen Haushaltsberatungen eine Liste derjenigen noch nicht begonnenen Bundesfernstraßenprojekte mit Baurecht nach rechtskräftiger Planfeststellung vorzulegen, für

die der jeweilige Haushaltsentwurf jedoch nicht den Baubeginn für das zu beratende Haushaltsjahr vorsieht;

6. einen Gesetzentwurf zum Aus- und Neubau von Bundeswasserstraßen auf Grundlage eines zukunftsorientierten Gesamtkonzeptes für die Bundeswasserstraßen vorzulegen.

Berlin, den 29. Juni 2004

Dirk Fischer (Hamburg)
Eduard Oswald
Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach)
Georg Brunnhuber
Renate Blank
Wolfgang Börnsen (Bönstrup)
Hubert Deittert
Enak Ferlemann
Ralf Göbel
Peter Götz
Markus Grübel
Bernd Heynemann
Klaus Hofbauer
Bernhard Kaster
Volker Kauder
Norbert Königshofen
Werner Kuhn (Zingst)
Ursula Lietz
Eduard Lintner
Klaus Minkel
Henry Nitzsche
Günter Nooke
Anita Schäfer (Saalstadt)
Wilhelm Josef Sebastian
Marion Seib
Gero Storjohann
Thomas Strobl (Heilbronn)
Lena Strothmann
Volkmar Uwe Vogel
Gerhard Wächter
Dr. Angela Merkel, Michael Glos und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333